Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5028

02. 08. 89

Sachgebiet 93

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Häfner und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/4398 —

Angebot der Deutschen Bundesbahn im Allgäu

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 31. Juli 1989 – E 12/32.30.05/59 Vm 89 (1) – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Eine befriedigende Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), insbesondere im ländlichen Raum, kann mittel- und längerfristig nur dann gewährleistet werden, wenn zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern eine vertrauensvolle, enge Zusammenarbeit besteht und durch laufende Abstimmung und weitgehende Arbeitsteilung ein unkoordiniertes Nebeneinander von Angeboten vermieden wird. Die Deutsche Bundesbahn hat zur Realisierung dieser Zielsetzung mit dem Abschluß von ÖPNV-Vereinbarungen mit den Ländern einen neuen Weg beschritten.

Die Vereinbarungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Land Baden-Württemberg sowie dem Freistaat Bayern wurden beide im Frühjahr 1986 abgeschlossen.

Die maßgebliche Bedeutung der Vereinbarungen liegt in der neuen Form der Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Bundesbahn, den Ländern und den Gebietskörperschaften der jeweiligen Regionen, den ÖPNV in nunmehr gemeinsamer Verantwortung zu gestalten.

Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages hat zu den ÖPNV-Vereinbarungen festgestellt, daß sie eine neue und geeignete Grundlage für leistungsfähige regionale Verkehrssysteme und ein bedarfsgerechtes Angebot darstellen. Diese positive Wertung ist gleichzeitig Auftrag, die Vereinbarungen zügig umzusetzen und auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse fortzuschreiben.

1. Wie viele und welche Bahnstrecken mit welcher Gesamtlänge wurden im Bereich der Generalvertretung Kempten im Zeitraum ab 1983 bis heute für den Personenverkehr aufgegeben oder ganz stillgelegt?

   Wie viele und welche Strecken mit welcher Gesamtlänge wurden in diesem Bereich in demselben Zeitraum neu errichtet?

Seit 1983 wurde in diesem Bereich

— auf drei Strecken/Teilstrecken mit einer Länge von 75,9 km der SPNV auf Busbedienung umgestellt:
  = Landsberg (Lech) – Schongau, 28,7 km, Einstellung 3. Juni 1984
  = Kempten (Allgäu) Hbf. – BD-Grenze–(Isny), 31,8 km, Einstellung 1. Juni 1986
  = Türkheim (Bay) Bf. – Markt Wald, 15,4 km, Einstellung 12. Januar 1987
— auf zwei Teilstrecken mit einer Länge von 34,8 km der Gesamtbetrieb (Güterzugbetrieb) für dauernd eingestellt:
  = Anschlußstelle (Anst) Möldner/Hönig (km 3,81) – BD-Grenze–(Isny), 28,0 km, Einstellung 1. Juni 1986
  = Markt Wald – Ettringen, 6,8 km, Einstellung 1. März 1989.

Neue Strecken/Teilstrecken wurden in diesem Bereich im genannten Zeitraum nicht in Betrieb genommen.

2. Wie viele und welche Straßen mit welcher Gesamtlänge wurden im genannten Gebiet und Zeitraum im Bereich der Bundesstraßen und Bundesfernstraßen geschlossen, stillgelegt oder rückgebaut?

   Wie viele und welche Strecken mit welcher Gesamtlänge wurden in dem genannten Gebiet während desselben Zeitraumes im Bereich der Bundesstraßen und Bundesfernstraßen ausgebaut bzw. neu und zusätzlich errichtet?

Der Ausbau bestehender Straßen im Bereich der Bundesstraßen und Bundesfernstraßen beschränkt sich im wesentlichen auf Bestandserneuerung und Verbesserung aus Gründen der Verkehrssicherheit. Neu gebaut und dem Verkehr übergeben wurden im Zeitraum 1983 bis 1988 im genannten Gebiet die folgenden Bundesfernstraßen:

A 7	Autobahndreieck Allgäu – Oy	6,0 km
B 12 –	– neu Waltenhofen – Weitnau	16,0 km
B 310	Oy – Wertach	6,0 km

Die durch den Neubau der genannten Strecken entlasteten Straßen wurden nicht entbehrlich. Sie dienen weiterhin dem Zwischenorts- und Erschließungsverkehr und wurden – soweit möglich – in eine ihrer neuen Funktion entsprechende Straßenklasse abgestuft.

3. Welche der unter Frage 1 genannten Maßnahmen sind durch Rückbau der Gleise irreversibel und welche wären bei entsprechend politischem Willen mit vertretbarem finanziellem Aufwand rückgängig zu machen?

Ein Gleisrückbau ist dort möglich, wo der Gesamtbetrieb für dauernd eingestellt wurde. Entsprechend sind die Bahnanlagen zwischen der Anschlußstelle Möldner/Hönig und der BD-Grenze-(Isny) zwischenzeitlich zurückgebaut.

Die Bahnanlagen zwischen Markt Wald und Ettringen bestehen noch. Allerdings befindet sich hier der Oberbau in einem sehr schlechten Zustand, der vor einer Wiederinbetriebnahme Investitionen in Millionenhöhe erforderlich machen würde.

4. Wie viele und welche Tarifpunkte bzw. Wagentarifpunkte wurden im genannten Zeitraum und Bereich der Generalvertretung Kempten stillgelegt bzw. geschlossen?

Im genannten Zeitraum wurden in diesem Bereich 8 Personentarifpunkte und 21 Wagenladungstarifpunkte aufgehoben. Dies sind im einzelnen:

a) Personentarifpunkte:
Dillishausen, Epfing-Friedheim, Ellighofen, Hohenfurch, Hopfensee, Igling, Balteratsried, Hörmatzen;

b) Wagenladungstarifpunkte:
Buxheim, Enzisweiler, Pfronten-Steinach, Durach, Martinszell, Wertach-Haslach, Wiedergeltingen, Wilpoldsried, Ermengerst, Kleinweilerhofen, Sibratshofen, Weitnach, Fischen, Immenstadt, Kempten-Hegge, Thalkirchdorf, Oberreitnau, Leuterschach, Geltendorf, Unterrammingen, Wasserburg (Bodensee).

5. Wie viele und welche Haltepunkte bzw. Bahnhöfe wurden im genannten Zeitraum und Bereich jeweils geschlossen, stillgelegt bzw. veräußert?

Wie viele Bahnsteige wurden bei Bahnhöfen, die sich im Nahbereich des Oberzentrums Kempten befinden, abgebaut?

Im genannten Zeitraum wurden in diesem Bereich folgende 25 Bahnhöfe/Haltepunkte für den Personenverkehr aufgelassen:

Dillishausen, Lamperdingen*, Wilpoldsried*, Betzigau, Aitrang, Rudratshofen*, Waltenhofen, Heimenkirch, Harbartshofen, Hergensweiler, Lindau-Äschach, Hopfensee, Unterrammingen, Wiedergeltingen*, Schwabhausen, Epfenhausen, Igling*, Hörmatzen, Balteratsried, Pfronten-Kappel, Gerlenhofen, Heimertingen, Fellheim, Pleß, Seifen.

Die mit * versehenen Liegenschaften hat die Deutsche Bundesbahn zwischenzeitlich veräußert.

Die Deutsche Bundesbahn hat im Großraum Kempten an 15 Orten Bahnsteigrückbauten durchgeführt.

6. Wie viele Arbeitskräfte im Gleisbau, in der Wartung, Unterhaltung, Reinigung und Reparatur von Wagen, Anlageteilen und sonstigen Einrichtungen wurden in o. g. Bereich und Zeitraum freigesetzt, und wo und in welchem Ausmaße wurden die genannten Arbeiten in diesem Zusammenhang ständig oder fallweise an private Firmen bzw. Arbeitskräfte vergeben?

Ist der Bundesregierung in diesem Zusammenhang bekannt und kann sie mitteilen, wie viele Arbeiter dieser Privatfirmen unterhalb der Sozialversicherungsgrenze beschäftigt werden?

Die betriebssichere Erhaltung der Oberbauanlagen mit rascher und zuverlässiger Beseitigung von kurzfristig auftretenden Störungen am Fahrweg und den sonstigen baulichen Anlagen ist die wesentliche Aufgabe der den Bahnmeistereien angehörenden Bauarbeiter. Der Personalbestand orientiert sich an dem jeweils vorhandenen Anlagenbestand. Dieses Prinzip gilt auch für die anderen technischen Dienststellen (Hochbaubahnmeisterei und Nachrichtenmeisterei). Das sich aus einer Reduzierung des Anlagenbestandes ergebende freiwerdende Personal wird in andere Bereiche umgesetzt. Im genannten Zeitraum betraf dies 27 Mitarbeiter.

Kleinere Unterhaltungsmaßnahmen bei Brücken sowie größere Unterhaltungsarbeiten im Oberbau werden von den zentralen Dienststellen Brückenbauhof München und Gleisbauhof Augsburg-Oberhausen für den Bezirk der BD München durchgeführt. Alle darüber hinaus anfallenden Baumaßnahmen werden im Rahmen von Bauvorhaben an private Unternehmer vergeben.

Für die Instandhaltung von maschinen- und elektrotechnischen Anlagen und Fahrzeugen der Deutschen Bundesbahn im Allgäu ist im wesentlichen das Betriebswerk Kempten zuständig. Diese Aufgaben sind in den vergangenen Jahren durch

- regionalen Rückgang des Transportaufkommens auf der Schiene,
- technische Vereinfachungen,
- Optimierung des Betriebes und
- wirtschaftlich gebotene Konzentrationsmaßnahmen im Vorhaltungsbereich

erheblich zurückgegangen. Deshalb mußte der Personalbedarf des Betriebswerks Kempten im Zeitraum von Januar 1983 (718 Mitarbeiter) bis Mai 1989 (570 Mitarbeiter) um 148 Mitarbeiter – das sind 20,6 Prozent – vermindert werden. Im selben Zeitraum wurde – sozial verträglich ohne Entlassungen – der Personalbestand der Deutschen Bundesbahn insgesamt um 22,4 Prozent reduziert.

Die Anpassung des Personalbedarfs im Betriebswerk Kempten ist nicht auf Vergabe von Aufgaben dieser Dienststelle an private Firmen zurückzuführen.

Der zweite Absatz der Frage muß verneint werden.

7. Wurde in den solchen Entscheidungen zugrundeliegenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen der Deutschen Bundesbahn bei Kosten-Leistungs-Vergleichen zwischen Diensten der Deutschen Bundesbahn und privaten Anbietern in allen Fällen die tatsächliche Vergleichbarkeit der verwendeten Zahlen sichergestellt?

   Wurde also beispielsweise beim Vergleich der Kosten der Bahn bzw. privater Firmen im Bereich der Wagenreinigung beachtet, daß die Bahn Aufenthaltsräume, WC, Betriebsstoffe, Seifen, Gleisanlagen für die Reinigung, Gestellung von Strom und Wasser etc. vorhält und somit natürlich andere Kosten hat als eine Firma, die all diese Leistungen der Bahn quasi unentgeltlich nutzt und lediglich Arbeitsstunden zu bezahlen hat?

Die Deutsche Bundesbahn hat bestätigt, daß bei Kosten-Leistungs-Vergleichen zwischen den Diensten der Deutschen Bundesbahn und privaten Anbietern nur die Personalkosten (Löhne und Gehälter) in einzelnen Lösungsvarianten gegenübergestellt und die Anlagen-, Geräte-, Energie- und Materialkosten als gleich unterstellt und nicht in Ansatz gebracht wurden.

8. Die Allgäuer Öffentlichkeit wurde in der letzten Zeit mehrfach durch besorgniserregende und unverständliche Meldungen aufgeschreckt, denen zufolge erwogen wird, den Standort Kempten und damit die Präsenz der Bahn sowie ihr Angebot an Arbeitsplätzen in der Region weiter zu schwächen. Beschwichtigungen zuständiger Stellen konnten die Bevölkerung schon deshalb bislang nicht beruhigen, weil dabei immer nur von einem Aufschub, von nochmaliger Prüfung der Pläne durch entsprechende Kommissionen etc., nicht aber von einem definitiven Verzicht auf die angedeuteten, für das Allgäu in mehrfacher Hinsicht unannehmbaren Entscheidungen die Rede war.

   Kann die Bundesregierung zur Beruhigung der Bevölkerung und zur Bestandssicherung der Bahn und der von ihr angebotenen Arbeitsplätze im Allgäu endgültig ausschließen, daß

   - die in Kempten stationierten Diesellokomotiven (einschließlich der vielen mit deren Vorhaltung und Wartung verbundenen Arbeitsplätze) an einen anderen Standort verlegt werden,
   - das Betriebswerk (BW) Kempten aufgelassen wird,
   - Leerstellen im Bereich der Bahn abgebaut werden?

   Falls nicht, wie ist der jeweilige Diskussions- und Planungsstand in den drei obengenannten Bereichen, wann werden wo und nach welchen Vorgaben die endgültigen Entscheidungen fallen, und wie ist gewährleistet, daß die Interessen des Allgäus dabei ausreichend berücksichtigt werden?

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn, der zur Führung des Unternehmens nach kaufmännischen Gesichtspunkten verpflichtet ist, läßt laufend Untersuchungen zur Optimierung der Aufgabenverteilung zwischen den vorhandenen Dienststellen durchführen. So wird derzeit für den gesamten süddeutschen Raum untersucht, an welchen Standorten Strecken-Diesellokomotiven am wirtschaftlichsten instand gehalten werden können, wobei neben dem Standort Kempten auch noch fünf weitere Stellen betrachtet werden. Mit Ergebnissen rechnet die Deutsche Bundesbahn nicht vor Ende 1989.

Unabhängig hiervon sehen die gegenwärtigen Planungen der Deutschen Bundesbahn vor, daß das Betriebswerk Kempten auf absehbare Zeit als selbständige Dienststelle bestehen bleibt, wenn auch Reduzierungen im Personalbedarf – wie anderswo – nicht auszuschließen sind.

Die Ausbildungskapazität der Deutschen Bundesbahn ist in fast allen Bereichen – gemessen am aktuellen Personalbestand und Nachwuchsbedarf – aus unternehmerischer Sicht zu groß. In den zurückliegenden Jahren (seit 1976) sind die von der Deutschen Bundesbahn nicht selbst benötigten Ausbildungsplätze allerdings gegen Kostenerstattung durch den Bund besetzt worden.

Mit zunehmender Entspannung auf dem Ausbildungsstellenmarkt wird es sich nach Mitteilung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn mittelfristig nicht vermeiden lassen, die Ausbildungskapazität schrittweise an den tatsächlichen Nachwuchsbedarf im Unternehmen anzupassen. Dies gilt für alle Ausbildungsstellen im Gesamtbereich der Deutschen Bundesbahn.

Im Allgäu waren Ende 1988 nach einer Erhebung der Bundesanstalt für Arbeit deutlich mehr unbesetzte Ausbildungsplätze als unvermittelte Bewerber vorhanden. Beim Betriebswerk Kempten sind gegenwärtig 73 Jugendliche in Ausbildung. Die Deutsche Bundesbahn will dort im September 1989 20 neue Auszubildende für den eigenen Bedarf einstellen, das entspricht ungefähr der Jahrgangskapazität der Ausbildungswerkstatt.

9. Trifft es zu, daß die Deutsche Bundesbahn ihren Bedarf an ausreichenden und geeigneten Arbeitskräften bzw. Bewerbern für Lehrstellen in den letzten Jahren an ihren Standorten in eher ländlichen Regionen sehr viel besser decken konnte, während hierbei in den großen Städten zunehmend Schwierigkeiten auftreten, und wie gestaltete sich dieses Verhältnis im fraglichen Zeitraum (1983 bis heute) im Vergleich zwischen den Standorten Kempten und München?

   Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Deutsche Bundesbahn angesichts des Personalmangels in Ballungsräumen den zur Aufrechterhaltung einer kundengerechten und attraktiven Betriebsführung erforderlichen Leistungsbedarf verstärkt von dem Arbeitspotential der Region übernehmen und durchführen lassen sollte?

Etwa zwei Drittel der Arbeitsplätze im Bezirk der Bundesbahndirektion München befinden sich im Ballungsraum München. Die hier allgemein gute Arbeitsmarktsituation bedingt, daß in letzter Zeit ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften und Bewerbern um Ausbildungsplätze entstanden ist.

Im Zeitraum von 1983 bis heute waren im Bundesbahndirektionsbezirk München im Jahresdurchschnitt 430 Ausbildungsplätze im gewerblich-technischen und kaufmännischen Bereich zu besetzen. Hiervon entfielen etwa 60 Prozent auf den Ballungsraum München (= rd. 260) und 6 Prozent auf Kempten (= rd. 25). Einstellungen vom Arbeitsmarkt wurden im genannten Bezirk erst seit 1985 wieder vorgenommen.

Im übrigen teilt die Bundesregierung die im zweiten Absatz der Frage ausgedrückte Auffassung, macht aber darauf aufmerksam, daß der Standort von Arbeitsplätzen der Deutschen Bundesbahn betriebsbedingt nur in engen Grenzen zwischen Ballungsraum und Region änderbar ist.

10. Welchen künftigen Stellenwert besitzt das Betriebswerk Kempten innerhalb der Unternehmensstrategie der Deutschen Bundesbahn, und welche zusätzlichen bzw. künftigen Rückbau-, Einschränkungs-, Privatisierungs- oder Stillegungspläne im Bereich der Generalvertretung Kempten werden derzeit von der Deutschen Bundesbahn noch erwogen bzw. geprüft?

Das Betriebswerk Kempten beschäftigt 570 Mitarbeiter (Mai 1989) in folgenden Aufgabenbereichen:

- Einsatz von Triebfahrzeugen und Triebfahrzeugpersonal,
- Instandhaltung von 116 Brennkraft-Triebfahrzeugen,
- Instandhaltung und Pflege von Reisezugwagen bei der Außenstelle Lindau,

– Instandhaltung von maschinen- und elektrotechnischen Anlagen.

Daneben ist eine Ausbildungswerkstätte mit z. Zt. 73 Auszubildenden vorhanden.

Inwieweit von der Neustrukturierung der Wagenreinigung Rückwirkungen auf den Personalbestand bei der Außenstelle Lindau des Betriebswerkes Kempten zu erwarten sind, kann die Deutsche Bundesbahn derzeit noch nicht angeben.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

11. Die bessere und schnellere Verbindung der Zentren etwa durch Taktzeiten im IC-Netz wird dann nicht zu einer über das heutige Maß hinausgehenden Akzeptanz der Bahn führen, wenn die Reisenden in den Regionen mangels ausreichender, schneller und genügend häufiger Verbindungen doch wieder auf das Auto angewiesen sind. Wer am Reiseziel das Auto braucht, weil ein ausreichender Bahnservice nicht besteht, wird gleich mit dem Auto anreisen und somit auch die größere Distanz bereits mit dem Auto zurücklegen. Ein zukunftsweisendes Bahnkonzept kann deshalb nicht darin bestehen, lediglich die großen Distanzen zu bedienen und sich aus der Fläche zurückzuziehen. Für die Kunden entscheidend sind letztlich nicht die Fahrzeiten von Bahnhof zu Bahnhof, sondern von Haus zu Haus. Eine derartige verbesserte Bahnpolitik realisiert zugleich Ziele der Verkehrs-, Struktur-, Umwelt- und Sozialpolitik, wie sie auch die gegenwärtige Bundesregierung regelmäßig verkündet hat.

    Welche konkreten Pläne zur Verbesserung des Angebots und des Service, zur Ausweitung der Leistung, des Streckennetzes, der Zugfrequenz oder zur Verkürzung der Fahrzeiten sind von seiten der Deutschen Bundesbahn für den genannten Bereich geplant bzw. in Aussicht gestellt?

Die Deutsche Bundesbahn hat auf der Grundlage der ÖPNV-Vereinbarungen auch im Allgäu erhebliche Verbesserungen erzielt. Alle wichtigen Relationen werden hier in der Regel besser bedient als in früheren Jahren. Dennoch sieht die Deutsche Bundesbahn insbesondere bei den Fahrzeiten noch Verbesserungsmöglichkeiten. Voraussetzung sind allerdings meist hohe Investitionen in die Infrastruktur. Für den genannten Bereich prüft die Deutsche Bundesbahn derzeit, ob die Einrichtung einer Regionalschnellbahn auf der Relation Ulm – Oberstdorf sinnvoll ist.

12. Sind der Bundesregierung Untersuchungen bzw. Erfahrungen aus anderen Ländern bekannt (und wenn ja, welche), wonach die Einführung von Taktzeiten die Attraktivität und Akzeptanz und damit auch die Auslastung der Bahn spürbar erhöht hat (z. B. das Konzept „Bahn 2000" in der Schweiz, welches schon in der kurzen Zeit seines Bestehens durch ein wesentlich verbessertes Angebot laut Auskunft der Informationsabteilung der Schweizer Bundesbahn (SBB) die Erträge um 25 Prozent steigern konnte), und welche Folgerungen werden für den Bereich der Deutschen Bundesbahn daraus gezogen?

    Wann wird die Deutsche Bundesbahn bereit und in der Lage sein, auf allen Allgäuer Strecken Taktzeiten einzuführen?

    Welche Maßnahmen sind geplant, um die Umsteigemöglichkeit an den Bahnhöfen durch aufeinander abgestimmte Taktzeiten etwa analog dem Schweizer Modell zu verbessern?

Es ist selbstverständlich, daß zwischen den westeuropäischen Eisenbahnverwaltungen auch ein Informationsaustausch über die Erfahrungen in der Angebotsgestaltung stattfindet und die Deutsche Bundesbahn die dabei gewonnenen Erkenntnisse in ihre Planungen einfließen läßt.

Zwischen den Zielsetzungen der Schweizerischen Eisenbahnen und der Deutschen Bundesbahn gibt es viele Parallelen. Auch die Strategien der Deutschen Bundesbahn sind auf eine optimale Angebotsgestaltung unter gezielter Einbindung der Fläche und in enger Zusammenarbeit mit allen anderen Verkehrsunternehmen ausgerichtet. Auf die Vorbemerkung wird dabei verwiesen.

Allerdings ist aufgrund der unterschiedlichen Raum- und Verkehrsnetzstrukturen nicht alles vergleichbar und läßt sich – gerade was das genannte Gebiet betrifft – auch nicht übertragen.

Starre Umsteigebeziehungen sind dort nicht optimal, wo verschiedene Reisendenströme zu Kompromissen zwingen. Deshalb ist nach Ansicht der Deutschen Bundesbahn das derzeitige Angebot mit einem „rhythmischen" Fahrplan für dieses Gebiet bei den gegebenen Voraussetzungen vorteilhafter und nachfragegerechter gegenüber einem starren Taktfahrplan.

13. Wird die Deutsche Bundesbahn analog zur SBB ein Vielfahrer-Abo einführen, mit dem der Inhaber ein Jahr lang in allen Zügen, Postbussen, Schiffen und vielen Bergbahnen zum halben Preis reisen kann (Amortisation in der Schweiz, z. B. schon bei vier Fahrten von Zürich nach Basel)?

    Wird die Deutsche Bundesbahn – analog zur SBB – ein Jahresabonnement für Berufspendler auf bestimmten Strecken einführen (Kostengrundlage 8 Monate)?

    Wenn nein, wurden bzw. werden derartige Möglichkeiten geprüft, und welche Hindernisse stehen ihrer Erfüllung entgegen?

Die Frage der Einführung eines „Vielfahrer-Abos" bzw. eines „Halbpreis-Passes" ist unter Einbeziehung aller relevanten Angebote des Nah- und Fernverkehrs (ausgenommen Verkehrsverbünde) für zwei Varianten mit einem Paß-Preis von 100 DM und 200 DM untersucht worden.

Bei beiden Modellen kann die Tarifermäßigung nicht durch entsprechendes zusätzliches Reisendenaufkommen kompensiert werden. Als Mittelwert errechnet sich bei Modell 1 (Paß-Preis 100 DM) ein Ertragsverlust von rd. 260 Mio. DM und bei Modell 2 (Paß-Preis 200 DM) ein solcher von rd. 150 Mio. DM.

Ein wirtschaftlich abgesichertes und somit kommerziell vertretbares Paß-Modell mit einer Ermäßigung von 50 Prozent ist danach nicht zu realisieren.

Die Deutsche Bundesbahn hat dagegen als Versuch für die Zeit vom 1. April bis 30. September 1989 den „Rosaroten Reise-Paß" mit halbjähriger Gültigkeit und einem Preis von 50 DM eingeführt. Mit ihm können um 30 Prozent ermäßigte Fahrausweise für Fahrten in allen Zügen des Nahverkehrs, in E-, D-, FD- und IR-Zügen gelöst werden. Dieses Versuchsangebot wird am Ende des Versuchszeitraumes bewertet werden.

Wie die SBB, so hat auch die Deutsche Bundesbahn ein Jahres-Abonnement für Berufspendler. Es bietet auf der Basis „12 Monate fahren – für 10 Monate bezahlen" eine Ermäßigung von fast 17 Prozent auf den Preis der Monatskarten. Diese Monatskarten beinhalten selbst schon eine erhebliche Ermäßigung gegenüber dem Normalfahrpreis – bei 50 km beispielsweise 50,2 Prozent, bei 100 km 70,5 Prozent.

Eine weitere Preisreduzierung ließe sich auch mit einem noch möglichen Kundenzuwachs keinesfalls ausgleichen.

14. Viele potentielle Bahnkunden nutzen das Angebot der Bahn auch einfach deshalb nicht, weil sie es nicht kennen und dieses Angebot den Kunden nicht ausreichend verständlich und attraktiv vermittelt wird. Die Lektüre von Kursbüchern bereitet nicht nur den Kunden, sondern selbst Bahnangestellten häufig erhebliche Schwierigkeiten. Selbst das Lesen von Fahrplänen kann nicht von allen Kunden erwartet werden und kann zu erheblichen Schwierigkeiten führen, wenn etwa bestimmte Ausnahmeregelungen in den Fußnoten übersehen werden, die oft ebenso umfangreich sind, wie die Liste der Fahrzeiten selbst. Hinzu kommt, daß eine vernünftige, freundliche und jederzeit erreichbare Auskunft gerade auch durch die Auflassung von Bahnhöfen inzwischen nur noch in den wenigsten Orten besteht, die diesbezüglichen Rufnummern nicht allgemein bekannt sind und die entsprechenden Telefone – gerade auch an größeren Bahnhöfen – häufig entweder besetzt sind oder nicht abgenommen werden.

    Welche Maßnahmen wird die Deutsche Bundesbahn ergreifen, um Fahrpläne zu vereinfachen und deren Verständlichkeit – etwa durch Streichung von unnötigen und verwirrenden Ausnahmen etc. – zu verbessern?

    Wird die Bahn (und wenn ja, ab wann) gerade auch vor dem Hintergrund der Stillegung vieler Bahnhöfe bzw. Tarifpunkte künftig eine von allen Orten mit derselben kurzen, möglichst einprägsamen Nummer jederzeit und zum Ortstarif bzw. für den Anrufer gebührenfrei erreichbare telefonische Auskunft einrichten, wie dies z. B. viele Handels- oder Versandunternehmen seit Jahren tun?

Bei der Fahrplangestaltung müssen die unterschiedlichen Nachfragebedürfnisse – wie z. B. Berufs-, Schüler-, Wochenend-, Urlaubs- und Feiertagsverkehre – berücksichtigt werden. Schwierigkeiten entstehen dabei durch die nicht bundesweit einheitliche Feiertags- und Ferienregelung. Deshalb lassen sich Ausnahmen bei den Verkehrstagen der Züge nicht vermeiden. Besonders betroffen sind dabei Regionen, die wie das Allgäu durch starke Verkehrsbeziehungen zwischen verschiedenen Bundesländern geprägt sind.

Die Deutsche Bundesbahn ist aber bemüht, diese Ausnahmen möglichst gering zu halten und den Fahrplan für den Kunden einfach und verständlich zu gestalten. Sie bietet in diesem Rahmen verstärkt regionale Fahrplanauszüge an (z. B. Taschenfahrpläne, Kurzfahrpläne, Städteverbindungen), die in ihrer Gestaltung wesentlich übersichtlicher sein können als die Gesamtausgabe des Kursbuches.

Die Deutsche Bundesbahn hat für die fernmündliche Reisezugauskunft die bundesweit einheitliche Rufnummer 1 94 19 eingeführt. Die Auskunftsstellen sind dort eingerichtet, wo mit einer entsprechenden Anzahl von täglichen Anrufen zu rechnen ist. Für den Allgäuer Raum ist die Auskunft beim Bahnhof Kempten und kann im Umkreis von ca. 20 km zum Ortstarif angewählt werden.

15. Wird die Deutsche Bundesbahn den InterRegio von München nach Lindau verlängern und so eine leistungsfähige Verbindung zur Landeshauptstadt sowie zum Flughafen München II schaffen und damit eine Alternative zu dem noch immer in der Diskussion stehenden ebenso umweltschädlichen wie überflüssigen Regionalflughafen Allgäu und zur Benutzung des Autos sowie dem Ausbau der Autobahn(en) schaffen?

    Wenn nein, welche Gründe stehen dem entgegen?

Im Zusammenhang mit den Planungen für eine Bedienung des Flughafens München II durch Züge des Fernverkehrs bestehen bei der Deutschen Bundesbahn auch Überlegungen, die InterRegio-Linie Regensburg – München unter Einbeziehung des Flughafens München II bis Lindau/Oberstdorf zu verlängern und damit die Anbindung des Allgäus zu verbessern. Die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

16. Mit dem Pendolino steht seit einiger Zeit ein für die Bedingungen des Allgäus (Voralpenland) wie geschaffenes intelligentes, schnelles und kostengünstiges Zugsystem zur Verfügung. Dieser Zug könnte durch seine überlegene Kurventechnik etwa auf der Strecke München–Kempten–Lindau erhebliche Fahrzeitverkürzungen herausholen, ohne daß hierfür kostspielige und landschaftszerstörende Umbauten, wie sie die Bahn auf anderen Strecken betreibt, nötig wären.

    Ab wann könnte der Pendolino theoretisch frühestens eingesetzt werden, für wann ist sein Einsatz geplant, und welche möglichen Fahrzeitverkürzungen würden sich, nach Auffassung der Bundesregierung, aus seinem Einsatz für die gesamte Strecke ergeben?

17. Welcher Zusammenhang besteht nach Auffassung der Bundesregierung zwischen der Tatsache, daß der intelligente, technisch überlegene und gerade für kurvenreiche Strecken höchst sinnvolle Pendolino bislang ausschließlich in einem einzigen Bereich eingesetzt werden soll und dem Faktum, daß dieser Bereich just in der Gegend liegt, in der der Bundesverkehrsminister als derzeit oberster Dienstherr der Deutschen Bundesbahn seinen Wahlkreis hat?

    Ist der Bundesregierung bekannt, daß dieser Zusammenhang in weiten Teilen der Öffentlichkeit und namentlich unter den Bundesbahnbediensteten eine Einschätzung der bahnpolitischen Entscheidungen und allgemein der Politik der Bundesregierung fördert, die nicht gerade dahin geht, daß alle in diesem Zusammenhang notwendigen und getroffenen Entscheidungen immer von sachlichen Erwägungen geleitet werden, und welche Schlüsse wird die Bundesregierung aus diesem Umstand gegebenenfalls ziehen?

    Wie beurteilt die Bundesregierung selbst diese o. g. Entscheidung?

Die „Pendolino"-Technik (Fahrzeuge mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung) erlaubt auf kurvenreichen Strecken eine deutliche Erhöhung der Geschwindigkeit bei nur geringen Investitionen in die Infrastruktur. Versuchsfahrten im Netz der Deutschen Bundesbahn haben gezeigt, daß damit Reisezeitverkürzungen je nach Trassenverlauf von etwa 30 Prozent erreicht werden können.

Seit geraumer Zeit bestand sowohl in der Region als auch bei der Bayerischen Staatsregierung deutliches Interesse an einer Verbesserung der Schienenanbindung des ostbayerischen Raumes. Nachdem die Verhandlungen zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bundesbahn über eine finanzielle Mitverantwortung bei der Beschaffung von zehn Prototyp-Triebzügen der Baureihe VT 610 (Dieseltriebzüge mit Pendolino-Technik) im April

diesen Jahres abgeschlossen werden konnten, sieht die Deutsche Bundesbahn nunmehr in gemeinsamer Abstimmung vor, nach Auslieferung dieser Fahrzeuge ab Sommer 1991 auf den Strecken Nürnberg–Hof und Nürnberg–Bayreuth als Pilotprojekt einen schnellen Taktverkehr mit diesen Zügen einzurichten. Die Entscheidung fiel für die Relation Nürnberg–Bayreuth/Hof, weil nach den Ergebnissen eines neutralen Gutachtens durch Reisezeitverkürzungen insbesondere in dieser Relation eine deutliche Steigerung des Reisendenaufkommens erwartet werden kann.

Auch andere Bundesländer haben inzwischen ihr Interesse am Einsatz von Fahrzeugen mit Pendolino-Technik bekundet. Das Pilotprojekt wird die notwendigen Erkenntnisse für die Entscheidung über den Einsatz von Pendolino-Zügen auf weiteren Strekken im Netz der Deutschen Bundesbahn liefern.

18. Vor dem Hintergrund der Tatsache, daß bei der Wahl des Verkehrsmittels für den Reisenden die Reisezeit von Haus zu Haus ein primäres Beurteilungskriterium darstellt:

Sind der Bundesregierung die erheblichen Mängel bekannt, und welche Bemühungen hat die Deutsche Bundesbahn unternommen oder wird sie noch unternehmen, um die Anbindung des großen und wichtigen Bahnhofes Kempten an die Innenstadt und das ÖPNV-Netz zu verbessern?

Die Deutsche Bundesbahn hat sich mit der Bitte, einen auch aus ihrer Sicht dringend notwendigen Bus-Pendelverkehr zwischen dem Hauptbahnhof Kempten und der Innenstadt alsbald einzurichten, bereits wiederholt an die Stadt Kempten gewandt.

19. In welchem Maße beachtet und berücksichtigt die Deutsche Bundesbahn bei ihren Entscheidungen zur Schließung bzw. Stillegung von Bahnhöfen den Unterschied zwischen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten, die außerhalb und solchen, die zentral oder günstig innerhalb von Ortschaften liegen, wie dies etwa in Betzigau, Wilpolzried, Heimenkirch oder Oberreitnau der Fall ist?

Für die Deutsche Bundesbahn ist bei ihren diesbezüglichen Entscheidungen ausschlaggebend, wie viele Reisende den Bahnhof oder Haltepunkt noch nutzen und welche Qualitäts-Verbesserungen das künftige Angebot für die Bahnkunden insgesamt bringen wird.

20. Was wird seitens der Bundesregierung und der Deutschen Bundesbahn unternommen, um die Umweltfreundlichkeit der Bahn – niedrigster Flächenverbrauch, niedrigster Energiebedarf, niedrigste Umweltbelastung, niedrigste Belastung der Gemeinschaft durch Unfallfolgekosten – verstärkt und konkret in der Öffentlichkeit deutlich zu machen und auch im Allgäu mehr Kunden auf die Bahn zu ziehen?

Was unternimmt die Deutsche Bundesbahn im Falle der Angebotserweiterung Richtung Pfronten ab Sommerfahrplan 89, um hiervon die Bürger/innen im regionalen Bereich sowie potentielle Fremdenverkehrsgäste werbewirksamer zu unterrichten und so die künftige Wahl des Verkehrsmittels zu beeinflussen?

Die Deutsche Bundesbahn ist nach Ansicht der Bundesregierung ein Verkehrsunternehmen, dessen Aufgabenerfüllung sich hervorragend mit den Erfordernissen des Umweltschutzes verbindet.

In der Broschüre „Umweltschutz in Bereichen der Bundesregierung" vom Mai 1989 ist ein umfassendes Kapitel dem Thema „Deutsche Bundesbahn und Umweltschutz" gewidmet. Auf diese Broschüre des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung wird verwiesen.

Auch die Deutsche Bundesbahn selbst weist in ihrer Werbung immer wieder auch auf die Umweltfreundlichkeit der Bahn hin.

Um das neue Verkehrskonzept auf der Relation Kempten–Pfronten–Füssen werbewirksam bekanntzumachen, hat die Bundesbahndirektion München beachtliche Anstrengungen unternommen:

1. Interview durch Radio Allgäu Ende April 1989,
2. Präsentationsfahrt Kempten (Allgäu) Hbf.–Pfronten-Ried–Füssen am Mittwoch, 31. Mai 1989,
3. Verteilung von 25 000 Handzetteln durch die GV Augsburg (Stadtbüro Kempten/Allgäu) an die Fremdenverkehrsämter, Gemeinden und bei den DB-Stellen,
4. Veröffentlichung in der Allgäuer-Zeitung.

21. Wie lautet das von der Bundesregierung und der Deutschen Bundesbahn angestrebte umweltgerechte Verkehrskonzept der Zukunft für die Region Allgäu vor dem Hintergrund folgender Entwicklungstendenzen:
    - des permanenten Rückbaus von Gleisanlagen und Stillegung von zentral gelegenen Bahnhöfen,
    - der Stagnation des Bauzustandes der Nord-Süd-Verbindung Ulm–Oberstdorf,
    - des bestehenden Entscheidungsnotstandes hinsichtlich der Trasse München–Lindau,
    - des Zögerns in der Fortschreibung eines Gesamtverkehrskonzeptes für den Nord-Süd-Verkehr im Alpenbereich mit der klaren Zielstellung der Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und der Notwendigkeit der Realisierung des Splügenprojektes,
    - der Schwächung der Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn durch Abzug der Verkaufsorganisation vor Ort (Auflösung GV Kempten),
    - des Ausschlusses von dem als Nachfolger für die D-Züge konzipierten InterRegio-Verkehr,
    - des Entfalls einer der beiden, für die Ferienregion Allgäu wirtschaftlich bedeutsamen, direkten Fernzugverbindungen in den Norden Deutschlands,
    - der permanenten Serviceminderung in allen Bereichen, angefangen von der Fahrplangestaltung, den Umsteige- und Anschlußmöglichkeiten, den Übergangszeiten von Bahn zu Bus (Nahverkehrskonzept), den nicht optimierten Reisezeiten von Haus zu Haus (nicht schnell, nicht komfortabel, nicht attraktiv), der veralteten Konzeption des Wagenparkes einschließlich des nicht vorgesehenen, für das Allgäu prädestinierten Zugsystems „Pendolino", bis hin zur Qualitätsminderung in der Wagenreinigung,
    - der Entwicklung zum EG-Binnenmarkt z. B. im Bereich des Güter-, insbesondere des Güterfernverkehrs für das Allgäu?

Das Resümee dieser Frage, die Entwicklungstendenzen für die Präsenz und das Angebot der Deutschen Bundesbahn im Allgäu würden auf eine generelle Verschlechterung hinauslaufen, ist unzutreffend, was aus den Antworten auf die voranstehenden Fragen hervorgeht. Auf diese Antworten und die Vorbemerkung wird insofern Bezug genommen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333